



Aterrizas cuando puedas

Las compañías de bajo coste reabren el debate de los horarios operativos de los aeropuertos y los sindicatos están de acuerdo en incrementar dichos horarios siempre que se respete lo pactado en los convenios colectivos

Volar se ha convertido en los últimos años en algo tan cotidiano como subir al autobús o tomar un taxi. No es de extrañar que, año tras año, los aeropuertos españoles superen las cifras de pasajeros y vuelos. En el pasado año más de 165 millones de pasajeros transitaron por los 47 aeropuertos abiertos al tráfico aéreo, que registraron 2.056.798 operaciones (despegues y aterrizajes).

El aeropuerto de Madrid-Barajas sigue siendo el más transitado de la red de Aena. En 2004 recibió 38 millones de pasajeros. En sus pistas despegaron o aterrizaron más de 400.000 aviones. En enero de este año, la tónica sigue siendo la misma. Sólo el número de pasajeros procedentes de los vuelos domésticos se ha incrementado el 10%, hasta alcanzar 2,3 millones.

Varias son las razones que han contribuido a la

VIGO, SEVILLA, GIRONA

Son varios los aeropuertos que viven un periodo de efervescencia desde que las 'low cost' han abierto rutas desde ellos. Es el caso de los de Girona, Peinador en Vigo o San Pablo en Sevilla, interesados en ampliar horarios.

consecución de estas buenas cifras. Desde la liberalización del transporte aéreo en Europa, algo más tardía que en Estados Unidos, que acabó con el monopolio de las aerolíneas de bandera, hasta la aparición de compañías como Spanair o Air Europa en España y la llegada a España de los operadores de bajo coste, que ofrecen vuelos entre Madrid y Londres, por ejemplo, a precio de taxi.

La estrategia de las *low cost* para ofrecer estas tarifas se basa, sobre todo, en utilizar aeropuertos secundarios como base de sus operaciones. Para cualquiera de estas aerolíneas -Easy Jet, Basiq Air, Ryanair...- utilizar continuamente aeropuertos como el de Madrid o Barcelona haría imposible ofrecer tarifas por debajo de los 50 €.

La tasa que Aena (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) aplica durante el presente año en un aeropuerto de primera categoría, como Barajas o El Prat, para una aeronave que proceda del es-

pacio económico europeo, incluido vuelos nacionales, es de 4,07 € por tramo de peso hasta 10 toneladas métricas. En un aeropuerto de tercera categoría, como pueden ser los de Santander, Zaragoza o León, la tarifa baja un 25%, hasta 3,05 €. A estas tarifas hay que sumar la tasa por la utilización de pasarelas telescópicas, que facilitan el embarque y desembarque de los pasajeros. El alquiler de un *finger*, como son conocidas estas pasarelas en el argot aeronáutico, cuesta en horario normal 96,37 € la hora y en reducido, 43,83 €. Iberia, la línea española de bandera pagó 270 millones de € en concepto de tasas durante 2004, un 5% más que el año anterior.

Abiertos 24 horas, 12 de 47

De los 47 aeropuertos que gestiona Aena, sólo 12 están operativos las 24 horas del día (ver mapa). En los restantes, los horarios oscilan entre las 4,45 horas de la mañana en el caso de la apertura más temprana, y las 17.30 horas en el caso de cierre más extremo, que es el de Melilla en temporada de invierno. El aeropuerto de Badajoz merece un tratamiento especial por la hora de cierre, que en los días laborables se realiza a las 20.30 horas, y que en sábados y domingos se vuelve algo más poético: cierra "al ocazo", tal y como se recoge en la tabla de horarios operativos para 2005 que facilita Aena. El aeropuerto de Sondica (Bilbao) tiene ho-

CONSULTAS Y DIÁLOGO

Sindicatos y empresarios son favorables, en la mayoría de los casos, a ampliar los horarios de servicio de un aeródromo, pero la decisión se toma tras un proceso de amplias consultas en las que se ponderan, entre otras cosas, las necesidades de nuevo personal.

rario restringido: abre a las 4,45 y cierra en verano a las 21,30 (22,30 en invierno).

En los últimos meses se ha reabierto el debate sobre la conveniencia de que algunos aeropuertos amplíen sus horarios de operación. De ser así, no sólo los aeropuertos y compañías aéreas se beneficiarían, también sus ciudades, comercios, tiendas del aeropuerto, taxis, restaurantes, hoteles, empresas de alquiler de coches, bares... Aeropuertos como el de San Pablo, en Sevilla, el de Peinador en Vigo, o el de Girona, están ahora inmersos en esa batalla. En el caso del de Peinador, la ampliación de los horarios es un intento más de atraer a las aerolíneas de bajo coste y de responder a una demanda creciente. En este caso, hasta los colectivos empresariales han tomado partido a favor de que el aeropuerto vigués permanezca abierto las 24 horas del día.

Un ejemplo de cómo las aerolíneas de bajo coste son un elemento dinamizador de los aeropuertos de segundo nivel es el de Ryanair. Con la llegada de la compañía irlandesa a algunos aeropuertos españoles el crecimiento de tráfico ha sido espectacular. En 2002, el aeropuerto de Girona recibió poco más de medio millón de pasajeros. El pasado año recibió a cerca de tres millones, más del doble que en 2003. ¿Culpable? La oferta de Ryanair desde las islas británicas. En el caso de Girona, el comité de empresa ha solicitado la dimisión del director del aeropuerto por no ampliar el horario a 24 horas en invierno. El comité apoya la ampliación dado el crecimiento que ha experimentado el aeropuerto.

Los horarios de servicio de los aeropuertos españoles



Viabilidad, clave para ampliar horarios

El proceso para que un aeropuerto amplíe sus horarios comienza con la petición que una aerolínea remite a Aena. La compañía debe aportar los datos suficientes y necesarios que permitan garantizar una sostenibilidad en el tiempo de la demanda de operación. Con la solicitud se inicia un estudio de viabilidad de la misma a través de la consulta a todas las unidades internas afectadas (Navegación Aérea, Recursos Humanos y Dirección del Aeropuerto), así como a otros organismos externos afectados por la modificación, como son la Dirección General de Aviación Civil y el Instituto Nacional de Meteorología, además de los correspondientes servicios de control de otros ministerios como el de Interior, y en su caso Aduanas, Sanidad, servicio fitosanitario, etc.

Una vez finalizado el proceso de consultas, se analizan los datos y condicionantes aportados por cada una de las unidades anteriores y se elabora un informe final estimando o no la ampliación solicitada.

En el citado estudio de viabilidad se incluyen datos estimados de los costes involucrados. Este coste puede variar de forma importante dependiendo de la ampliación de horario solicitada (los



MÁS HORAS, MÁS NEGOCIO

Si un aeropuerto opera más horas es que llegan o salen más vuelos. Eso significa negocio para el aeropuerto, para las aerolíneas y, también, para hoteles, bares, comercios, etc; en definitiva, para las ciudades.

términos de la ampliación) y del tipo de aeropuerto fundamentalmente (recursos disponibles, servicios afectados...).

Evidentemente, que un aeropuerto como el de Vigo pase de estar operativo 16 horas en invierno a estarlo las 24 horas altera de manera notable el quehacer de las personas que trabajan en sus instalaciones y en el entorno. No es lo mismo que un aeropuerto pequeño aumente un par de horas su horario operativo a que lo haga uno más grande y durante más horas. Si un aeropuerto pequeño como el de León decidiese aumentar su horario, se podría resolver con un mínimo incremento de plantilla, que podría alcanzar a dos o tres trabajadores. Pero si el aeropuerto es, por ejemplo, el de Alicante la situación variará de forma sustancial.

Los sindicatos en estos casos apoyan el incremento del horario de los aeropuertos siempre que se respete lo pactado en los convenios colectivos. Según la Federación de Servicios Públicos de UGT, en cada caso la ampliación se soluciona o bien con horas extras o contratando a más trabajadores. En definitiva, aumentando los costes.

Los últimos datos indican que el coste laboral de un trabajador en España ascendió el pasado año a 1.990 euros mensuales. El precio medio de una hora trabajada en el sector servicios fue de 15,38 euros. ■

